

Notice historique des Chemins de fer du Canton du Valais.

Par M. Henri de Preux, ingénieur.

C'est à l'ingénieur anglais Vivian qu'est due la première idée d'utiliser des rails de bois avec ornieres pour faciliter le roulement des véhicules dans les mines de Cornouailles. Peu à peu les rails de fonte et de fer se substituèrent à ces longrines de bois et dès 1815 de petites voies ferrées s'étendirent dans tout l'empire anglais.

Les améliorations apportées en même temps à la construction des locomotives par *Stephenson* et *Seguin* par l'application des chaudières tubulaires, permirent l'établissement de lignes à plus grand trafic dont le développement suivit dès lors une marche progressive étonnante.

Soucieuse de faire bénéficier le pays de cette invention nouvelle, l'Assemblée fédérale ordonna, par arrêté du 11 décembre 1849, l'étude d'un plan d'ensemble pour l'établissement de voies ferrées en Suisse. Une commission d'experts dont faisaient partie les célèbres ingénieurs anglais *Stephenson* et *Swinburne*, fut chargée de rechercher quel serait pour la Suisse le réseau le meilleur et le plus praticable.

Malgré les mille difficultés et embarras qu'avait suscités en 1847 l'ouverture de la première ligne suisse de Zurich à Baden, le réseau se développa très rapidement et dirigea ses embranchements jusque dans les vallées les plus reculées.

Le 14 juillet 1859, la première ligne du Valais, reliant Bouveret à Martigny, était ouverte à la circulation.

Cette construction découlait d'une concession accordée le 22 janvier 1853 par l'Etat du Valais pour l'établissement de la ligne Bouveret-Sion à la « Société anonyme pour la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Genève par le Chablais à Brigue et de la frontière du Valais à Arona » représentée par M. le comte Adrien de la Valette. Cette concession fut ratifiée par l'Assemblée fédérale les 1^{er} et 2 février de la même année, et le 21 décembre 1854 l'approbation était donnée à la nouvelle convention passée entre l'Etat du Valais et la Compagnie, aux termes de laquelle la concession s'étendait jusqu'à la frontière sarde tout en laissant à la demanderesse la faculté de n'établir la ligne que jusqu'à Brigue. Sitôt les con-

cessions dûment accordées, M. de la Valette remit la construction de la ligne Léman-Sion pour le prix à forfait de fr. 12,500,000 et les chantiers s'ouvrirent aussitôt.

Encore que sur tout son parcours des travaux complémentaires s'imposaient pour son entier parachèvement, le second tronçon Martigny-Sion fut ouvert à la circulation le 10 mai 1860.

Après 8 années d'existence, la Compagnie de la ligne d'Italie, désespérée d'améliorer sa situation financière, vota le 30 juin 1865 la remise de son bilan, et par jugement du tribunal de commerce de Genève elle fut, le 6 juillet suivant, déclarée en état de faillite. La liquidation judiciaire s'opéra. L'actif à vendre comprenait la concession accordée par le gouvernement du Valais, toutes les lignes déjà construites, le matériel roulant, les effets mobiliers, ainsi que les plans et dossiers relatifs aux voies concédées. Les enchères s'ouvrirent sur une mise à prix de fr. 2,500,000 et un cahier des charges posa des conditions fermes et précises afin d'assurer une continuation régulière des travaux et fixa en plus des dates d'ouverture à l'exploitation des divers tronçons de la ligne Sion-Brigue.

Dans le rapport que le Conseil d'Etat soumit en 1865 au Grand Conseil et dans lequel il exposa la fâcheuse situation de la Compagnie de la ligne d'Italie, il est fait mention en même temps des dépenses affectées à l'étude de la traversée du Simplon. « Ces études, dit ce message, qui font l'admiration de monde savant ne sont, nous l'espérons, pas entreprises en pure perte. »

La ligne d'Italie étant ainsi mise aux enchères publiques, un nouveau comité, dirigé par M. de la Valette, se reconstitua aux fins de racheter les avoirs de la Compagnie défunte. Des statuts furent établis, l'homologation fut obtenue le 23 novembre 1866 du gouvernement valaisan et le 1^{er} août de l'année suivante, le comité de reconstitution jouissait de la possession intégrale de la ligne. Une nouvelle concession fut accordée en novembre 1867 en faveur de cette nouvelle Compagnie dite « Compagnie de la ligne internationale d'Italie » qui en reçut la ratification du Conseil fédéral le 15 mai 1868.

La situation financière de cette nouvelle Compagnie ne fut guère plus brillante que celle de sa devancière. Faute de crédit et de ressources, elle eut mille difficultés à remplir les conditions émises dans le cahier des charges, et bien qu'inachevé le tronçon Sion-Sierre fut inauguré le 15 octobre 1868 avec un éclat retentissant, au milieu des fêtes et des réjouissances publiques.

En dépit de cette apparence heureuse de la Direction, il était aisé de prévoir des retards considérables dans l'achèvement du tronçon Sierre-Loèche. Embarrassée dans ses finances et jouissant de très peu de crédit, la Compagnie s'empessa de demander une prorogation des délais fixés, sous le prétexte que la guerre de 1870 et ses suites l'avaient sérieusement entravée dans l'appel des capitaux. L'Etat du Valais consentit, au début, à modifier la date d'ouverture de ce tronçon et fixa le 31 décembre 1871 comme délai extrême. Puis ne voyant, malgré toutes les facilités et avantages offerts, aucune amélioration dans la marche des travaux, il estima que dans l'intérêt du pays il était de son devoir de demander au Conseil fédéral le retrait pur et simple de la concession octroyée.

A la suite de telles affirmations, le Conseil fédéral décréta le 19 septembre 1872 :

« La ratification fédérale accordée le 15 mai 1868 à la Compagnie dite de la ligne internationale du Simplon, est déclarée nulle et non avenue. »

Dès que la déchéance de la ratification fédérale eut été prononcée, le gouvernement valaisan ordonna la vente aux enchères des avoirs de la Compagnie. Cet ordre est du 5 mai 1873. Tout le matériel et les dépendances furent mis sous séquestre et le gouvernement fit diriger, par intérim, l'exploitation des lignes construites. M. de la Valette et consorts en appelèrent à l'Assemblée fédérale, mais à l'unanimité ce recours fut écarté.

Par arrêté fédéral du 24 septembre 1873 des conditions très sévères furent fixées pour le transfert par voie d'enchères de la concession de la ligne du Simplon. La mise à prix fut portée à fr. 3,830,000 et l'adjudication eut lieu le 16 mars 1874 en faveur de la « Société du chemin de fer du Simplon » nouvellement formée de la Compagnie de la Suisse occidentale et de la Société financière vaudoise. Enfin le 22 avril 1874 le Conseil fédéral déclarait, par un arrêté spécial, la mise en vigueur de la concession nouvelle. Aux termes de celle-ci le tronçon Sierre-Loèche devait être achevé le 1^{er} mars 1877 et celui de Loèche-Viège le 1^{er} mars de l'année suivante. Des retards, peu considérables il est vrai, ne purent être évités et ce ne fut que le 1^{er} juin 1877 que se fêta l'inauguration de la ligne Sierre-Loèche, et le 1^{er} juillet

1878 la voie de la Vallée du Rhône était ouverte à l'exploitation jusqu'à Brigue.

Tout en travaillant au complet achèvement de la ligne Bouveret-Brigue, les Compagnies poursuivirent les études du grand tunnel du Simplon et à maintes reprises obtinrent de l'Assemblée fédérale des prorogations des délais fixés.

En juin 1877, des plans très remarquables et assez complets furent remis aux autorités suisses ainsi qu'aux Etats voisins co-intéressés, la France et l'Italie, dont il était naturel d'attendre un appui moral et financier.

Et dans le but de réunir les forces et d'activer ainsi la réalisation de cette œuvre, la Compagnie du Simplon, qui dans le percement des Alpes entrevoyait déjà l'immense avantage dont elle bénéficierait, fusionna par contrat du 26 mars 1881 avec « La Suisse Occidentale » pour former la « Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon ».

Sous les auspices de M. Freycinet de nouvelles études sur la traversée des Alpes furent publiées en 1883 par l'ingénieur français *Marteau*, et en 1884, sur la prière du comité du Simplon, M. *Heim* de *Zürich* rechercha la formation géologique du massif à franchir et M. *E. Stockalper* de *Sion* soumit une étude sur la chaleur souterraine.

En 1886 et 1889, de nouveaux projets furent publiés et soumis au monde savant. La Suisse occidentale toute entière s'intéressait toujours plus ardemment à cette œuvre dont l'importance pour elle était manifeste. Aussi se fit-elle sans l'ombre d'une difficulté, la fusion de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse occidentale et du Simplon avec le Jura-Berne-Lucerne, car toutes deux espéraient par leur union faciliter la création de ce raccordement avec l'Italie, dont elles en tireraient un si grand profit. L'accord réussit à souhait et par arrêté du 19 décembre 1889 les conseils législatifs ratifièrent le transfert des concessions à la nouvelle Compagnie des chemins de fer du « Jura-Simplon ».

Cette Compagnie entreprit immédiatement de nouvelles études relatives à cette traversée et en 1891 un nouveau projet prévoyant un grand tunnel de base de 19.731 km. était soumis à l'attention du monde technique. Concurremment à celui-ci M. l'ingénieur *Masson* proposait alors l'adoption de la crémaillère afin de raccourcir le tunnel à 8 km et d'en diminuer ainsi le coût.

Enfin, après maintes conférences, études comparatives des diverses solutions proposées, la Direction du Jura-Simplon déposait le 24 octobre 1893 un projet accompagné d'un décret à forfait passé le 20 septembre 1893 avec un groupe d'entrepreneurs pour l'exécution du grand tunnel et de toutes les installations attenantes.

Le groupe était réuni sous la raison sociale „*Brandt, Brandeau & Cie.*“ et se composait de la maison *A. Brandt & Brandeau* à Hambourg, de la banque de Winterthur, de *MM. Sulzer frères* à Winterthur et de *MM. Locher & Cie.* à Zürich.

Ce projet adoptait un tunnel de base de 19.731 km unique pour la 1^{re} période, avec une galerie parallèle distante de 17 m de l'axe principal et reliée au grand tunnel chaque 200 m.

Dès que l'importance du trafic en justifierait la création, la galerie serait élargie et aménagée de manière à permettre la pose d'une seconde voie. Cet établissement constituait la seconde campagne prévue.

Le devis indiquait pour la dépense à prévoir en première période avec une voie unique et galerie parallèle fr. 58,820,000

En 2^{me} période „ 16,220,000

Total pour les 2 tunnels fr. 75,040,000

Ce projet fut soumis par le Conseil fédéral, le 2 février 1893, à une commission d'experts, formée de *MM. Colombo*, membre du Parlement italien, *Fox*, ingénieur à Londres, et *Wagner* de Vienne, qui approuvèrent entièrement ce projet comme étant le seul rationnel et capable d'entrer en concurrence avec les lignes voisines.

A défaut de la brisure dans la direction de l'axe du tunnel, des moyens nouveaux et énergiques devaient être mis en jeu pour diminuer l'action néfaste de la chaleur souterraine et faciliter également la ventilation. A la suite des conclusions favorables de cette commission, une conférence préliminaire fut provoquée par le gouvernement suisse et tenue le 28 février 1895 en vue d'amener l'Etat italien à conclure un traité international relativement à la traversée des Alpes.

Du 4 au 25 novembre, une conférence diplomatique s'ouvrit à Berne et se termina par la signature, sous réserve de ratification du traité entre la Suisse et l'Italie, concernant la construction et l'exploitation d'un chemin de fer au travers du Simplon.

Des pourparlers s'ouvrirent aussitôt entre la Compagnie du Jura-Simplon et la Confédération relativement au subside de 4^{1/2} millions prévu par la loi du 22 août 1878 sur les subventions aux chemin de fer des Alpes. L'article 5 de ladite loi disait expressément: „Une subvention de 4^{1/2} millions est accordée aux cantons qui s'intéresseront financièrement au chemin de fer des Alpes.“ Il était cependant ajouté que, seules, deux lignes pourraient bénéficier d'une telle subvention, l'une à l'orient, l'autre à l'occident de la Suisse.

Les cantons intéressés furent également invités à concourir efficacement à la réalisation de l'œuvre. Aussi par la loi du 19 novembre 1897 le Valais

accorda de nombreux avantages à la Compagnie du Jura-Simplon en vue de la création du tunnel, ainsi qu'une subvention de 1 million.

C'est alors que survint un événement capital dans la vie nationale: ce fut le rachat des chemins de fer par la Confédération.

Cette loi, relative à l'acquisition et l'exploitation des chemins de fer pour le compte de la Confédération ainsi qu'à l'organisation de l'Administration des Chemins de fer fédéraux, fut promulguée par le Conseil fédéral le 15 octobre 1897 et sanctionnée par le peuple suisse le 20 février 1898. Ainsi était réalisée la devise si chère aux rachetistes: „Les chemins de fer suisses au peuple suisse“.

Dans le courant de 1899 des négociations furent entamées entre la Compagnie du Jura-Simplon et la Confédération en vue du rachat du réseau, et le 19 avril 1900 le Conseil fédéral en lançait la dénonciation. Hormis le tunnel du Simplon, tout le réseau devint dès le 1^{er} mai 1903 la propriété de la Confédération. Ce n'est qu'après que le transfert de la concession italienne eut été régularisé que le tunnel cessa d'être administré par la Commission de liquidation du Jura-Simplon et que les Chemins de fer fédéraux informèrent, en date du 31 décembre 1903, tous les entrepreneurs de la construction du changement définitif d'Administration.

C'est le 16 août 1898 qu'ont été commencés les premiers travaux. La perforation se poursuivit, malgré les difficultés des eaux et de la chaleur intense, durant 6 ans et 6 mois et la construction complète des travaux prévus en 1^{re} période exigea 7 ans et 10 mois. Les deux galeries se rencontrèrent le 24 février 1905 et l'exploitation fut ouverte le 1^{er} juin 1906.

Le coût qui avait été devisé pour la première période à fr. 58,148,864 s'est élevé à fr. 68,451,105.78.

La longueur du tunnel mesurée par les méthodes scientifiques les plus précises est de 19,803 m., dont 9084.10 sur territoire suisse et 10,718.90 sur sol italien. De Brigue à Iselle la ligne mesure 22,952.85 m., dont 11,986.81 sur territoire valaisan et 10,966.04 sur sol italien.

Vu les nombreux avantages qu'elle présente spécialement en tunnel, la traction électrique a été adoptée et le choix du système triphasé à 3000 volts a merveilleusement réussi.

Ainsi se sont réalisés les rêves de tous ceux dont les efforts et la persévérance ont vaincu les difficultés techniques et financières qu'offrait l'exécution d'une telle œuvre. Au début, traitée de folie et de rêve irréalisable, la traversée du Simplon ne tarda pas à être l'œuvre désirée de tout un monde technique et économique. Aussi déjà en 1860 le comte de La Valette, l'initiateur

de la ligne du Valais, pouvait dire dans une assemblée des actionnaires de la ligne d'Italie: „Il faut une ligne entière, il faut la ligne la plus courte entre Paris et Milan, il faut vaincre, percer le Simplon, il faut créer la ligne internationale d'Italie.“ Les rêves sont devenus des réalités et les efforts de tant d'énergie ont aujourd'hui leur succès.

Pendant que se préparait la réalisation de la grande œuvre internationale qu'est le Simplon, d'autres voies secondaires, destinées à mettre en valeur les beautés alpestres du Valais, à relier des centres fréquentés ou à desservir des intérêts locaux, étaient l'objet des études des financiers et techniciens.

Depuis la création des lignes à voie étroite du Pilate et du Righi, dont les succès avaient donné une preuve éclatante de la valeur de la crémaillère pour le passage des fortes déclivités, la construction des chemins de fer de montagne fut grandement facilitée.

Zermatt avec son beau Cervin, séjour magnifique et centre de touristes incomparable engagea bien vite une Compagnie à exploiter ce point d'attraction en s'inspirant des exemples fournis par les nouveaux chemins de fer de montagne récemment établis dans des conditions similaires.

Le système *Abt* avec crémaillère en 2 parties ayant parfaitement réussi pour franchir les fortes rampes du Pilate, il y avait tout lieu de croire à l'heureuse issue de la nouvelle ligne.

Le 3 juillet 1890 le tronçon Viège-Stalden était ouvert à l'exploitation, le 26 août le parcours Stalden-St-Nicolas était inauguré et le 18 juillet de l'année suivante la ligne était complètement achevée jusqu'à Zermatt.

On ne s'arrêta pas en si bonne voie. Soucieux de faciliter l'accès des sites très élevés, des études furent sous peu entreprises pour l'établissement d'une voie jusqu'au faite du Gornergrat, analogue à celle du Salvator.

Le tracé choisi et les capitaux réunis, les chantiers s'ouvrirent aussitôt et les travaux exécutés rapidement permirent de fêter l'inauguration de la ligne le 20 août 1898.

Dès lors de nombreuses demandes de concession furent déposées pour être mises à l'enquête. L'une des plus importantes et qui, du reste, ne tarda pas à être mise à exécution fut la ligne de Martigny-Châtelard dont le but était de relier Chamonix à la vallée du Rhône.

Un projet concurrent qui, certes, avait sa valeur, proposait de relier Martigny par la Forclaz et Tête-Noire à Chamonix.

Encore que, dans son message du 8 novembre 1890 au Conseil fédéral, le gouvernement du Valais se plut

à espérer et à recommander l'adoption du tracé par la Forclaz, les autorités législatives ne se sont pas moins déclarées favorables au projet par Finshaut et Salvan. L'arrêté fédéral du 20 décembre 1901 relatif à cette ligne portait non seulement la concession d'un chemin de fer de Martigny-Ville par Salvan au Châtelard mais encore celle d'un tramway de Martigny-Ville à Martigny-Bourg.

Cette ligne du Châtelard fut ouverte à l'exploitation le 18 août 1906. Bien que, sur le territoire français, la ligne en partie achevée n'est pas ouverte à la circulation, l'augmentation continue du trafic et du nombre des voyageurs et touristes permet de bien augurer de l'importance de cette nouvelle voie.

Le 20 octobre de la même année a été également inaugurée le premier tramway qui dessert une localité valaisanne. C'est celui, précédemment cité, qui relie Martigny-Bourg à la gare des C. F. F. de Martigny. Il a été construit et est exploité par la Cie. du chemin de fer Martigny-Châtelard et son établissement fut accordé par décision du Conseil d'Etat du Valais le 23 mai 1903.

L'année 1906 vit encore l'ouverture d'une voie industrielle destinée à relier les usines de la société anonyme pour l'industrie de l'aluminium de Chippis à la gare de Sierre. Elle fut établie en mai 1906 et fut ouverte à l'exploitation en décembre de la même année.

Le 2 avril de l'année suivante était fêtée l'inauguration de la ligne Aigle-Ollon-Monthey.

Cette ligne de plaine, appelée à faciliter les relations commerciales des cantons de Vaud et du Valais, présentait toutes les garanties de succès. Les faits ont jusqu'ici bien justifié le bon espoir des initiateurs.

Actuellement plusieurs lignes sont en voie d'exécution. C'est d'abord la ligne Monthey-Champéry, concédée par arrêté fédéral du 26 avril 1902 et dont la circulation sera incessamment ouverte au public.

C'est la ligne Martigny-Orsières, approuvée par l'autorité fédérale le 23 juin 1904 et dont les chantiers pour l'exécution du 1^{er} tronçon se sont ouverts en août 1907.

C'est enfin le Lötschberg, dont les travaux ont commencé le 16 octobre 1906. Le 10 décembre, les plans ont été approuvés par l'autorité fédérale et ce fut le 15 août 1906 que se passa entre la compagnie et l'entreprise, le contrat pour la construction, aux termes duquel les travaux devront être achevés le 1^{er} septembre 1911.

Cette solution fut vivement discutée. Le percement du Wildstrubel, préconisé par les ingénieurs *Stockalper* et *Beyeler*, fut un concurrent sérieux du Lötschberg. Conformément au programme établi lors

de la constitution du comité d'initiative pour la construction du chemin de fer au travers des Alpes bernoises, la direction exécutive soumit à une commission internationale d'experts les différentes solutions avec un questionnaire portant sur les points principaux de la question.

Cette commission, formée de MM. le sénateur *Colombo*, président de l'institut royal technique à Milan; *L. Garnir*, chef de l'exploitation des chemins de fer de l'Etat belge; *E. Pontzen*, ingénieur civil à Paris, affirma dans ses conclusions qu'une ligne à travers les Alpes bernoises pouvait compter sur de sérieux éléments de trafic et se présentait dans des conditions incontestables de vitalité. A la suite de l'étude comparative des divers projets soumis, les experts donnèrent leur préférence au percement du Wildstrubel selon le projet à tunnel de base de M. *Beyeler*.

Le Lœtschberg triompha.

Dans leur rapport, ces techniciens distingués signalèrent que pour assurer à la ligne Brigue-Berne le trafic international il fallait non seulement améliorer les voies du Jura mais encore établir le raccordement entre le grand tunnel sur la rampe sud et une station plus centrale de la Vallée du Rhône. Le Valais en bénéficierait grandement. Ce projet fut dans la dernière session du Conseil national encore remis en lumière, aussi est-il permis de compter sur l'appui financier de la Confédération pour activer la réalisation de ce tronçon dont MM. *Colombo*, *Garnir* et *Pontzen* dans leur réponse au comité d'initiative du Lœtschberg ont si justement fait ressortir l'avantage et la nécessité.

Cette ligne du Lœtschberg, qui met directement en relation Berne et Milan, est une œuvre éminemment bernoise. Ce peuple y a mis tout son orgueil, il en a fait une œuvre nationale; il a foi dans le succès. Puissent ses espérances n'être pas excessives, ses calculs pas trop optimistes afin qu'une issue favorable soit la juste récompense de son courage et de son énergie.

Dernièrement, les Chambres fédérales ont accordé généreusement une subvention de 6 millions pour faciliter la création de cette ligne, exprimant par là toute leur sympathie au peuple qui l'a entreprise et l'intérêt qu'elles portent à la réalisation des œuvres utiles à la nation.

Parmi les lignes dont la concession a déjà été accordée par l'autorité fédérale, les plus intéressantes sont celles de

Souste-Loèche-les-Bains,
Stalden-Saas-Fée,
Vouvry-Cormat,
St-Gingolph-Cornettes de Bise,
Sierre-Zermatt.

Une foule de nouvelles demandes de concession font actuellement l'objet d'une enquête et il est à souhaiter qu'elles trouveront le bon accueil qu'elles méritent auprès des conseils législatifs. Les plus heureuses sont celles de

Brigue-Gletsch,
Sion-Vex-Les Mayens,
Sion-Sanetsch-Oberland,
Sion-Rawyl-Lenk,
Bouveret-Villeneuve,
Martigny-Turin,
Orsières-Champex.

Autant d'œuvres qui, par leur réalisation, développeront considérablement le transit de notre canton et par là sa prospérité et son bien-être.

Seule la demande de concession du Cervin, encore qu'elle soit fort intéressante, provoqua un véritable cri de stupeur de la part de tous les idéalistes et amoureux de la haute montagne. A leurs yeux, cette œuvre ne constituerait rien moins qu'un attentat féroce à la beauté majestueuse de cette belle cime.

Et maintenant aux chambres fédérales à décider si la plus imposante des sommités valaisannes, celle à l'aspect le plus grandiose et le plus saisissant, restera longtemps encore l'apanage exclusif des touristes habiles et audacieux.

